

## ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

### ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ ESPO 6 Νοεμβρίου 2013

Πραγματοποιήθηκε στις 6 Νοεμβρίου, η ετήσια Γενική Συνέλευση της ESPO ( European Seaports Association), στην έδρα της στις Βρυξέλλες, στην οποία τα Ελληνικά λιμάνια συμμετέχουν με τρεις θέσεις – ψήφους (ΕΛΙΜΕ, ΟΛΠ, ΟΛΘ), όπως και τα λιμάνια των υπόλοιπων κρατών – μελών της Ε.Ε.

Στην Γενική Συνέλευση, η οποία συνέπεσε με τα 20 χρόνια λειτουργίας της, συζητήθηκαν αρχικά τα τυπικά θέματα κάθε Γενικής Συνέλευσης, δηλαδή η έγκριση του Οικονομικού απολογισμού 2013 και ο προϋπολογισμός του 2014, καθώς και ο απολογισμός δράσης 2013 και ο προγραμματισμός 2014 των Οκτώ Τεχνικών Επιτροπών της ESPO ( στις οποίες συμμετέχουν για πρώτη φορά στελέχη των Οργανισμών Λιμένων, εκπροσωπώντας την ΕΛΙΜΕ και τα Ελληνικά λιμάνια – μέλη της).

Το υπόλοιπο και μεγαλύτερο μέρος της Γενικής Συνέλευσης αφιερώθηκε στην συζήτηση για την Πρόταση Κανονισμού της Ε.Ε για την Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική, η οποία έχει κατατεθεί από την Ε.Ε προς διαβούλευση από την Άνοιξη του 2013.

Είναι γνωστό, ότι η Ε.Ε επιχειρεί για Τρίτη φορά από το 2003, να φέρει προς ψήφιση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και να θεσμοθετήσει μία κοινή Ευρωπαϊκή Λιμενική πολιτική, αφού τις δύο πρώτες φορές, η σχετική Κοινοτική Οδηγία, απορρίφθηκε.

Αυτή την φορά επιχειρείται να επανέλθει σαν **Κοινοτικός Κανονισμός (και όχι Οδηγία)**, εξαιρώντας επίσης τις λιμενικές διαδικασίες που είχαν δημιουργήσει έντονες αντιθέσεις στο παρελθόν στην Ε.Ε και ειδικότερα αυτές των λιμενικών εργασιών διαχείρισης φορτίων και την διαχείριση ακτοπλοΐας και επιβατών.

Από την Άνοιξη 2013, που τέθηκε σε διαβούλευση η νέα Πρόταση Κοινοτικού Κανονισμού (Port Regulation), έχουν διατυπωθεί διαφορετικές απόψεις και προτάσεις (κάποιες φορές αρκετά έντονες) τόσο από τα λιμάνια της Ευρώπης (ξεχωριστά και μέσω του οργάνου της ESPO), όσο και από άλλους χρήστες των λιμενικών υπηρεσιών.

**Στην Ελλάδα, με απόφαση του Δ.Σ της ΕΛΙΜΕ, αποφασίσθηκε η συμμετοχή της στην Εθνική Επιτροπή που συστάθηκε από κοινού με την Γ.Γ Λιμένων, ώστε να διατυπωθεί η Ελληνική πρόταση πάνω στις Γενικές Αρχές και τα σημεία της Πρότασης.**

Στην Γενική Συνέλευση της ESPO, έγινε η καταληκτική συζήτηση και για τον λόγο αυτό είχαν προσκληθεί να παρευρίσκονται τόσο στελέχη της DG MOVE της Επιτροπής (κ. Δημήτρης Θεολογίτης - Director Port and Inland Navigation) όσο και οι εισηγητές της Πρότασης στο Ευρωκοινοβούλιο ( rapporteur ο Γερμανός Ευρωβουλευτής κ. Knut Fleckenstein και shadow rapporteur ο Έλληνας Ευρωβουλευτής κ. Δ. Κουμουτσάκος).

Οι δύο εισηγητές ανέλυσαν σε μεγάλη έκταση την Πρόταση Κανονισμού της Ε.Ε, όπως θα την καταθέσουν στην Επιτροπή Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στις 25 Νοεμβρίου 2013 (με όριο αλλαγών την 3<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2013 και έγκρισή της στις 11 Φεβρουαρίου 2014) και ακολούθως εισαγωγή της προς ψήφιση στην Ολομέλεια του

Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου τον Μάρτιο του 2014, κατά την διάρκεια της Ελληνικής Προεδρίας, η οποία καλύπτει το πρώτο εξάμηνο του 2014. Από τις τοποθετήσεις τους φάνηκε ότι η Ε.Ε επιθυμεί την εξομάλυνση όλων των τριβών που υπάρχουν, ώστε να μην οδηγηθούν για Τρίτη φορά σε αποτυχία. Έτσι, δέχθηκαν μετά από τις έντονες διαφωνίες των λιμανιών της Βόρειας Ευρώπης να εξαιρεθούν επίσης από τον Κανονισμό η βυθοκόρηση (dredging) και πιθανόν η πλοήγηση (pilotage).

Αν συνυπολογίσουμε και τις δύο κύριες εξαιρέσεις (διαχείριση φορτίων και επιβάτες) φαίνεται, ότι οδηγούμεθα σε μία μάλλον ήπιας μορφής προσπάθεια διατύπωσης της Ευρωπαϊκής Λιμενικής πολιτικής, υπό τον φόβο της πλήρους αποτυχίας.

Πρέπει να σημειωθεί ότι οι αντιρρήσεις, διαφοροποιήσεις αλλά και αποδοχές σε επίπεδο ESPO και Ευρωπαϊκών Λιμανιών ήταν από έντονες έως ήπιες και σύμφωνα πάντα με τα ισχύοντα στα διαφορετικά Λιμενικά συστήματα που επικρατούν στα 27 κράτη – μέλη της Ε.Ε. Φαίνεται επίσης, ότι υπάρχει μία μεγάλη διαφοροποίηση απόψεων σε επίπεδο Βορρά – Νότου της Ευρώπης, με τα λιμάνια της Βόρειας Ευρώπης να αντιδρούν έντονα ακόμη και στην ύπαρξη ενός Κανονισμού και τα λιμάνια της Νότιας Ευρώπης να είναι κατ'αρχήν θετικά. **Οι Ελληνικές θέσεις (που αποστέλλονται σε ξεχωριστό κείμενο), χαρακτηρίστηκαν από τα στελέχη της Επιτροπής και του Κοινοβουλίου ως πλήρως εποικοδομητικές ακόμη και μέσα από τις διαφοροποιήσεις τους. Είναι γεγονός ότι η Ελληνική πλευρά επιθυμεί την ύπαρξη ενός Κανονισμού, έτσι ώστε η Ε.Ε να αποκτήσει κατ'αρχήν μία ενιαία πλατφόρμα Ευρωπαϊκής Λιμενικής πολιτικής.**

Εξάλλου, είναι χαρακτηριστική η επισήμανση της συναδέλφου - εκπροσώπου της Κύπρου (Διευθύντριας Προσωπικού της Αρχής Λιμένων Κύπρου κας Ανθής Κληρίδου), ότι ενώ η Ε.Ε οδηγεί την Ευρώπη προς μία ενιαία Ευρωπαϊκή Λιμενική πολιτική, μέσω του Κανονισμού, στην Κύπρο η Τρόικα των δανειστών της τείνει προς την πλήρη ιδιωτικοποίηση των λιμανιών του νησιού. Η απάντηση του εισηγητή του Κανονισμού - Γερμανού Ευρωβουλευτή κ. Knut Fleckenstein ήταν ότι τα στελέχη της Τρόικα που βρίσκονται στην Κύπρο και σε οποιαδήποτε άλλο κράτος – μέλος της Ε.Ε, είναι υπάλληλοι των θεσμικών Οργάνων της Ε.Ε, τα οποία είναι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, που απαρτίζεται από τους εκπροσώπους των λαών της Ευρώπης και νομοθετεί χαράζοντας με τις ψήφους του τις Ευρωπαϊκές πολιτικές, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα που εφαρμόζουν αυτές τις πολιτικές. Επομένως τα στελέχη αυτών των θεσμικών οργάνων είναι υποχρεωμένα να εκτελούν αυτές τις αποφάσεις.

Οι δύο εισηγητές δεσμεύθηκαν να δεχθούν και άλλες προτάσεις τουλάχιστον μέχρι τις 3 Δεκεμβρίου, όπου είναι η καταληκτική ημερομηνία αλλαγών της πρότασης.

Η Γενική Συνέλευση έκλεισε με την τελετή απονομής του φετινού βραβείου σε λιμάνι της Ευρώπης με θέμα την διατήρηση και ανάδειξη της κληρονομιάς (Heritage) και μέσω αυτής την ενδυνάμωση της σχέσης λιμανιού και κατοίκων της πόλης. Το βραβείο απονεμήθηκε στο λιμάνι της Αμβέρσας μέσα από τις υποψηφιότητες άλλων 15 Ευρωπαϊκών λιμανιών.

Γιώργος Καστελλάνος

Εκτ/κός Διευθυντής ΕΛΙΜΕ